تجارة البصرة الداخلية

والعوامل المؤثرة فيها

خلال القرن السادس عشر

د . طارق نافع الحمداني

١ ـ الأوضاع السياسية العامة فى البصرة وأثرها على التجارة خلال القرن السادس عشر .

لعبت البصرة منذ بداية تأسيسها فى العهود الإسلامية الأولى ، وحتى مطلع العصور الحديثة ، دوراً مهماً فى تجارة العراق الداخلية ، كأهميتها فى التجارة الخارجية . وهى وإن شهدت فترات من الركود والتخلف ، بسبب إهمالها دون المراكز الأخرى أثناء الحكم الأيلخانى والتركمانى ، إلا أنها مع ذلك لم تفقد أهميتها التجارية تماماً ، لكونها نقطة الاتصال التجارى الرئيسى مع العالم الخارجى من ناحية ، ولأنها حلقة ارتباط مع الأقسام الداخلية فى العراق والمناطق المجاورة من ناحية أخرى .

وقد زاد الموقع الجديد الذى احتلته البصرة قريباً من شط العرب فى بداية القرن السادس عشر من أهمية المدينة التجارية(١) ؛ إذ أصبحت من أبرز المحطات للتجارة الشرقية على رأس الخليج العربى ، وكان هذا الموقع كفيلاً بأن يجذب إلى المدينة جانباً لا يستهان به من تلك التجارة(٢) . إلا أنها منذ وصول البرتغاليين إلى الهند ودخولهم الخليج العربى أوائل القرن السادس عشر ، بدأت البصرة تتأخر شيئاً فشيئاً ، ولم تتمكن من بلوغ الرقى الذى كانت تصبو إليه فى موضعها الجديد ، طالما أن سياسة البرتغاليين الرئيسية فى الشرق كانت تهدف إلى تحويل التجارة وسد المواصلات البحرية عن كل الموانىء الواقعة على سواحل البحر الأحمر والخليج العربى ، ومن بينها البصرة(٣) .

ومن الناحية الأخرى فقد كان لظروف عدم الاستقرار التى مرت بها البصرة سواء أكان ذلك فى المدينة نفسها ، أم فى طرق المواصلات النهرية التى تربط المدينة بالمناطق العراقية ، أو بالطرق البرية التى توفرلها اتصالا بأقاليمها ، أثرها الواضح فى رسم الصورة العامة لتجارة البصرة الداخلية خلال القرن السادس عشر .

وفى خلال الفترة « موضوع البحث » حدثت تطورات كثيرة فى المنطقة تركت هى الأخرى آثارها على الاوضاع السياسية والاقتصادية فيها . فوصول البرتغاليين إلى الخليج العربى قد تسبب فى تقدم العثمانيين إلى بلاد الشام ومصر والحجاز ، وقضائهم على الحكم الصفوى فى العراق ، وتوسيع دائرة نفوذهم الى البصرة والخليج .

وكانت السياسة التجارية التى اتبعها العثمانيون فى هذه الفترة تقوم على استعادة السيطرة على طرق التجارة التقليدية عبر البحر الأحمر والخليج العربى والاستفادة من الضرائب المفروضة على التجارة الشرقية عبر هذه المنافذ ، باعتبارها ستشكل مورداً أساسياً من موارد الخزينة العثمانية(٤) .

بين الوسائل التى اتبعتها فى ذلك أن هاجمت القوافل النهرية المارة من والى البصرة على طول نهرى دجلة والفرات(١٢) . واستمرت هذه الحالة معظم القرن السادس عشر(١٣) . وعلى الرغم من محاولة العثمانيين حماية السفن والقوافل فى تلك الهجمات عن طريق بناء القلاع فى أماكن معينة . إلا أنها مع ذلك لم تشهد مثل هذه الحالة تماماً(١٤) .

٢ ـ تجارة البصرة الداخلية : طبيعتها ومراكز نشاطها .

لا تقل تجارة البصرة الداخلية أهمية عن تجارتها الخارجية . واذا ما كانت الأخيرة قد أصابها بعض الركود بعد اكتشاف طريق رأس الرجاء الصالح وهيمنة البرتغاليين على الخليج العربى ومحاولتهم منع أية سفينة عربية من ممارسة التجارة فيه دون إذن رسمى منهم . إلا أن تجارة المرور عبر البصرة استمرت من دون شيء : بل يمكن القول بأنها كانت حلقة وصل بين حلب ودمشق من جهة وبين الخليج العربى من جهة أخرى(١٥) . وفى الوقت نفسه فقد كان هناك تبادل تجارى نشيط فى المنتجات المحلية : سواء بين المدينة والريف . أو بين البصرة والمدن العراقية الأخرىٰ . ولعل خير ما يصور لنا هذا النشاط هو ما تركه لنا الرحالة الأوروبيون الذين زاروا البصرة فى نهاية القرن السادس عشر فى روايات تفصيلية . فهذا نيوبرى **John Newbery** الذى مر بالمدينة فى عام ١٥٨٣م يشير الى « أن فى البصرة مخازن كبيرة للقمح والرز والتمور . وهى تموّن بغداد وكل الأقطار الأخرىٰ مثل هرمز وكل أجزاء الهند »(١٦) . وهذا يدل على وفرة المنتجات الزراعية التى كانت تسد الحاجة المحلية . إضافة إلى وجود فائض منها للاتجار به مع المناطق الأخرىٰ . وبخاصة بغداد . وعند دراستنا لهذت النشاطات فقد اعتمدنا على دفاتر الطابو العثمانية . وبالذات على ترجمة مانتران **Mantran**(١٧) . لتلك الوثائق . التى تناولت الربع الثالث من القرن السادس عشر . إضافة إلى مشاهدات وملاحظات الرحالة الأوروبيين فى الفترة المذكورة وما بعدها . وعلى الرغم من أن هذه الوثائق تتعلق أساساً بالضرائب ومقدارها فى ولاية البصرة . إلا أنها من الناحية الأخرىٰ تزودنا بمعلومات قيمة جداً عن طبيعة التجارة والنقل ما بين البصرة والمناطق التابعة لها أو ما يعرف بإقليم المدينة . وبينها وبين المدن المختلفة . خصوصا بغداد(١٨) .

فمن الناحية الآولىٰ نجد أن التجارة الداخلية مع الفائض من منتوج منطقة أخرى . أو مع بضائع مركز المدينة ومنتوجاتها المختلفة . وما يفد إليها من سلع البلاد الخارجية(١٩) وفى الغالب كان سوق المدينة ولايزال هو الجامع لمنتجات المناطق المختلفة . وبواسطته تجرى عمليات التبادل سواء عن طريق البيع والشراء أو عن طريق المقايضة(٢٠) . وكانت أهم البضائع التى يتم جلبها إلى سوق

المدينة من المناطق والقرىٰ التابعة للبصرة **Rural areas** هى المنتوجات الزراعية والحيوانية كالحبوب والخضروات والأسماك واللبن والجبن والسمن وجلود الحيوانات وصوفها إضافة إلى المواشى نفسها(٢١) . إن السلع التى كان يتم مبادلتها ما بين البصرة والمناطق الواقعة ضمن حدود هذه الولاية مثل لواء زكية وقبان ومقاطعة الجزائر هى الفلفل والتوابل والسكر والملابس والعقاقير والصابون ومواد صناعية أخرى(٢٢) .

ويبدو من المعلومات المتوفرة من الوثائق العثمانية : أن هناك عدداً من الأسواق المحلية ، حيث كانت تجرى معظم المبادلات التجارية الداخلية للبصرة فيها(٢٣) . ويظهر لنا أيضا بأن هناك أسواقاً أسبوعية تتم فيها مبادلة المنتجات الزراعية مع منتجات المدينة نفسها ، وكان تحديد يوم معين فى الأسبوع ضرورة لمثل هذه التجارة فرضها عدم تمكن الفلاح من المجيء يومياً إلى المدينة إضافة إلى أنها تضمن للفلاح القادم من الريف وجود أشخاص مستعدين لشراء ما بحوزته(٢٤) . ويضاف إلى تلك الأسواق المحلية الأسبوعية أسواق موسمية(٢٥) ، سنوية ونصف سنوية ، تعرض فيها عادة واردات الإقليم المختلفة ، من زراعية وحرفية . ويمارس التجارة فى هذه الأسواق الصناع أو المنتجون أنفسهم فى الغالب(٢٦) .

ومن الناحية الأخرى فقد كانت هناك تجارة مستمرة بين البصرة والمدن العراقية المختلفة ، وبخاصة بغداد : إلا حينما يحدث ما يعيق هذه التجارة من انعدام الأمن فى الطرق التى تسير فيها البضائع التجارية ، أو ما يحدث من اضطرابات سياسية أخرىٰ . وفى هذه التجارة احتلت البصرة مكانة مهمة خلال القرن السادس عشر ، باعتبارها المخرج البحرى الوحيد للبضائع والسلع المستوردة من الهند والشرق الأقصى ، التى كانت البلاد بحاجة إليها فى ذلك الوقت . وهنا تقوم هذه المدينة بتصدير البضائع والسلع التى ترد إليها إلى بغداد والمدن الأخرى(٢٧) . إن السلع والبضائع التى كان يجرى الاتجار بها ما بين البصرة وبغداد كانت تتضمن كل أنواع المنتجات والمصنوعات الهندية ، والتى جلبت بشكل رئيسى من كلكتا وسواحل الملبار مثل الفلفل والتوابل والملابس وسائر الأقمشة(٢٨) . ولعل المعلومات القيمة والوصف الدقيق الذى أورده لنا الرحالة الهولندى ليونهارت راوولف ، تظهر لنا طبيعة وحجم الحركة التجارية بين هاتين المنطقتين ، فهو يقول :

« حينما كنت فى بغداد فى اليوم الثانى من كانون الأول عام ١٥٧٤ ، فقد وصلت إليها خمس وعشرون سفينة موسقة بالأفاويه والعقاقير الثمينة من الهند بطريق هرمز إلى البصرة ... وفى البصرة أفرغت هذه السفن بضاعتها فى سفن صغيرة فنقلتها هذه السفن إلى بغداد ، حيث استغرقت السفرة حوالى أربعين يوماً »(٢٩)

أما الصادرات الرئيسية من بغداد إلى البصرة ، فقد كانت الخيول والأصواف(٣٠) .

وعلى الرغم من أن تجارة البصرة الداخلية ظلت نشطة إلى حد كبير خلال القرن السادس

عشر ، فقد كانت تعوقها عوامل عدة . فالفقر العام الذى لحق بالسكان من جراء تحول طرق التجارة العالمية عن المنطقة ، أدىٰ إلى انحطاط مستوىٰ معيشتهم ،وبالتالى ضعف التبادل التجارى هناك[٣١] . يضاف إلى ذلك وسائل النقل والمواصلات ، فان كلا من وسائل النقل البرى والنهرى ، خلال الفترة موضوع البحث ، لم تشهد الا تقدماً ضئيلاً . وقد استمرت حركة نقل البضائع تجرى بوسائل وطرق أولية جداً ، سواء أكانت عن طريق الحيوانات كالجمال والبغال والحمير أو عن طريق سفن بدائية تماما ، يضطر معها التاجر فى كثير من الأحيان إلى تحويل سلعة من سفينة إلى أخرىٰ ، تلك السلع التى لم تكن تحزم أو تغلّف ، لذا كانت معرضة دوماً للتلف[٣٢] . كما أن التهديدات المستمرة التى تعرضت لها التجارة الداخلية من قبل قطاع الطرق واللصوص الذين كانوا يرابطون على شواطئ دجلة والفرات وفى مفترقات الطرق بحثاً عن السفن أو القوافل المحملة بالسلع التجارية للإغارة عليها ونهبها ، لم تكن تؤدى إلى خسائر شخصية فحسب ، وانما كانت تسبب هبوطاً فى النشاط التجارى أيضا ، حيث أن التجار ، ومنهم الرحالة الأوروبيون ، كانوا يفضلون التريث أياما وأسابيع حتى يجدوا قافلة كبيرة مستعدة للسفر المشترك وذلك سعياً وراء الأمن الذى يوفره السفر الجماعى[٣٣] . واذا ما كان تأخر وسائل النقل والاتصال ، وعدم استتباب الأمن على الطرق التجارية عوامل هامة فى ضعف النشاط التجارى وفى تذبذبه خلال القرن السادس عشر : فانه يجب ألا ننسى أن الضرائب المفروضة على الاستيراد والتصدير والبيع والشراء لم تكن أقل أهمية فى عرقلة ذلك النشاط . فالضرائب عديدة ومفروضة على كل ما يمكن أن يباع فى الأسواق ، ورسم الكمرك يؤخذ على كل ما يؤتى به من خارج المدينة لا على البضائع الواردة من الخارج فقط ، بل هناك رسوم على بيع اللحوم والخضروات والفواكه ، نجدها بكثرة فى الوثائق العثمانية[٣٤] . فقد كانت هناك رسوم على العديد من المنتجات المحلية والمواد الغذائية المباعة فى الأسواق والتى يستهلكها الأهالى فى البصرة : سواء عند دخولها أبواب المدينة (رسم العبور) أو فى السوق نفسه (ضريبة الاحتساب) . فعلى سبيل المثال كانت الرسوم المفروضة على كل رأس غنم عند دخوله البصرة هى أقجيتى (وهى عملة فضية عثمانية) . وقد أدى هذا الرسم الى قلة اللحوم الموجودة فى المدينة ، فتذمر الناس من ذلك ، مما اضطر والى البصرة قباد باشا (١٥٥١/٩٥٨م) إلى إصدار أمر بتخفيض الرسم إلى أقجة واحدة عن كل رأس غنم[٣٥] . ويمكن أن يقال الأمر نفسه بالنسبة للمحاصيل الزراعية كالماش والبصل والحبوب والحمضيات والتمور التى فرضت عليها نسب معينة من الرسوم عند دخولها أبواب المدينة وعند بيعها فى السوق[٣٦] . والمهم فى الأمر أن هذه الرسوم قد أدت فى الغالب إلى ارتفاع أسعار السلع المحلية ، خصوصاً وأنها كانت معرضة لتلاعب الجباة ، الذين استخدموا أساليب ووسائل مختلفة لجمعها . ولهذا السبب بالذات أصدر الحكام العثمانيون الأوامر إلى المسئولين العثمانيين فى البصرة عام ١٥٧٤/٩٨٢م بضرورة عدم التلاعب فى فرض الضرائب

والرسوم على المواد التجارية الواردة إلى المدينة(٣٧) .

ومادمنا بصدد الحديث عن تجارة البصرة الداخلية ، لابد من التعرف على طرق التجارة الداخلية ، باعتبارها الواسطة التى انتقلت عبرها هذه التجارة ، وعلى الوسائل التى استخدمت فى نقلها . فمن المعروف أن الطرق التجارية الداخلية فى العراق تنقسم الى برية ونهرية . فالبرية منها ـ من دون شك ـ استعملت لنقل السلع والمنتجات المحلية ما بين البصرة والمناطق التابعة لها . وماعدا ذلك لا نجد الا ذكراً قليلاً لاستخدام الطرق البرية ما بين البصرة وبغداد ، باستثناء اتخاذها لأغراض عسكرية وليست تجارية(٣٨) . ولهذا السبب بالذات ، فقد أصبحت التجارة الداخلية البرية أقل أهمية من التجارة النهرية والبحرية .

أما الطرق النهرية فقد كان لها أهمية كبيرة فى التجارة الداخلية ، إضافة إلى انها كانت تساهم فى تسهيل التجارة الخارجية . وأهم هذه الطرق طريق البصرة ـ بغداد النهرى(٣٩) . وتأتى أهمية الطرق النهرية لانعدام الطرق البرية المضمونة بين البصرة وبغداد من جهة ، ولكون أن هذه الطريق هى حلقة وصل بين ميناء البصرة ، الذى يعتبر المنفذ الرئيسى للتجارة الخارجية ، وبين المناطق الداخلية فى العراق التى تعتمد على البصرة فى تزويدها ببعض السلع والبضائع الواردة إليها من أقطار الخليج العربى والهند والأقطار المجاورة من جهة أخرى(٤٠) .

أما السفن التى استخدمت فى عمليات نقل البضائع التجارية عبر نهر دجلة بين بغداد والبصرة فكانت معظمها سفنا شراعية مصنوعة بطريقة بدائية ومطلية بمقادير كبيرة من القار . الذى كان متوفراً بكميات كبيرة فى هيت وعيونها ؛ وأهم تلك السفن هى المراكب ذات الأشرعة المعروفة بـ Baricsوالدانق والداو(٤١) .

وتستغرق السفرة فى هذه السفن من بغداد إلى البصرة ثمانية عشر يوماً عندما يكون منسوب المياه فى نهر دجلة منخفضا . إلا أنها قد تستغرق تسعة أيام أو أقل من ذلك بقليل . عندما يكون منسوب المياه عالياً(٤٢) أما رحلة العودة . عندما تكون السفن محملة بالسلع التجارية . فقد كانت صعبة جداً . وذلك لأن السفن كانت تسحب إلى أعلى النهر . بحبال طويلة بقوة الرجال وكانت تستغرق أربعة وأربعين يوماً أو ستين يوماً للوصول من البصرة الى بغداد(٤٣) .

ومع صعوبة النقل والمواصلات ، ورغم الظروف الصعبة والعقبات التى كانت تواجهها تجارة البصرة الداخلية ، فقد ظلت قائمة ونشطة طوال القرن السادس عشر . وليس أدل على ذلك من استمرار حركة النقل والتبادل التجارى بين البصرة وأقاليمها من جهة ، وبينها وبين المدن العراقية الأخرىٰ والعالم الخارجى من جهة أخرىٰ والذى أسفر عن استعادة البصرة لمركزها التجارى بعد الضمور الذى شهدته فى تجارتها الداخلية والخارجية خلال النصف الأول من القرن السادس عشر ، حين احتكر البرتغاليون التجارة فى الخليج العربى .

مصادر البحث

١ ـ الوثائق غير المنشورة :

إجمال ولاية البصرة دفتر رقم ٥٣٤ (١٥٧٤/٩٨٢) ، مكتبة الدراسات العليا ، كلية الآداب ، جامعة بغداد ، برقم ١٢٥٤ .

فصل ولاية البصرة دفتر رقم ٢٨٢ (١٥٥١/٩٥٩) ، مكتبة الدراسات العليا كلية الآداب ، جامعة بغداد ، برقم ١٢٥٦ .

٢ ـ المصادر العربية :

اوزبران ، صالح ، الاتراك العثمانيون والبرتغاليون فى الخليج العربى ١٥٣٤ ـ ١٥٨١ ، ترجمة الدكتور عبد الجبار ناجى (بغداد ، ١٩٧٩) .

تافرنيه ، جون بانيست ، العراق فى القرن السابع عشر ، ترجمة بشير فرنسيس وكوركيس عواد (بغداد ، ١٩٤٤) .

جب ، هاملتون ، وبوون ، هارولد ، المجتمع الاسلامى والغرب ، ترجمة الدكتور احمد عبد الرحيم مصطفى (القاهرة ، ١٩٧١) .

جميل ، مظفر حسين ، سياسة العراق التجارية (القاهرة ، ١٩٤٩) .

الحمدانى ، د . طارق نافع ، « تجارة البصرة الخارجية ودورها فى الخليج العربى خلال القرن السادس عشر » ، مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية . العدد الرابع والثلاثون ، السنة التاسعة (أبريل ، ١٩٧٣) ص ص ٦٣ ـ٧٢ .

« « « ، « النقل النهرى ووسائله فى العراق إبان القرنين السادس والسابع عشر : دراسة تاريخية » ، مجلة المجمع العلمى العراقى (تحت الطبع) .

الدجيلى ، كاظم ، السفن فى انهار العراق ، مجلةلغة العرب ، السنة الثانية ، الجزء الثالث (ايلول ، ١٩١٢) ص ص ٩٧ ـ ١٠٢ .

الصيرفى ، نوال حمزة يوسف ، النفوذ البرتغالى فى الخليج العربى فى القرن العاشر الهجرى / السادس عشر الميلادى (الرياض ، ١٩٨٣) .

العزاوى ، عباس ، تاريخ الضرائب العراقية (بغداد ، ١٩٥٨) .

فهمى ، د . نعيم زكى ، طرق التجارة الدولية ومحطاتها بين الشرق والغرب أواخر العصور الوسطى (القاهرة ، ١٩٧٣) .

القهوانى ، حسين محمد ، تاريخ العراق بين الاحتلالين العثمانيين ١٥٣٤ - ١٦٣٨ ، رسالة ماجستير غير منشورة (بغداد ، ١٩٧٥) .

لونكريل ، ستيفن هيمسلى ، أربعة قرون فى تاريخ العراق الحديث ، ترجمة جعفر خياط (بيروت ، ١٩٤٩) .

ليونهارت راوولف ، رحلة الشرق الى العراق وسوريا ولبنان وفلسطين ١٥٧٣ - ١٥٧٤ ، ترجمة سليم طه التكريتى (بغداد ، ١٩٧٨) .

مراد ، خليل على ، تاريخ العراق الادارى والاقتصادى ١٦٣٨ - ١٧٥٠ ، رسالة ماجستير غير منشورة (بغداد ، ١٩٧٥) .

* * *

• الهوامش •

(١) للتفاصيل عن التحول الذى طرأ على موقع مدينة البصرة يراجع بحث المؤلف الموسوم « تجارة البصرة الخارجية ودورها فى الخليج العربى خلال القرن السادس عشر » . مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية . العدد الرابع والثلاثون . السنة التاسعة (ابريل . ١٩٨٣) ص ٦٣ .

(٢) د . نعيم زكى فهمى : طرق التجارة الدولية ومحطاتها بين الشرق والغرب أواخر العصور الوسطى (القاهرة ١٩٧٣) ص ١٢٢ .

(٣) نوال حمزه يوسف الصيرفى . النفوذ البرتغالى فى الخليج العربى فى القرن العاشر الهجرى/ السادس عشر الميلادى (الرياض . ١٩٨٣) ص ص ١١٧ ـ ١٨ .

(٤) Halil Inalick, ‘ The ottoman economic mind and aspects of the Ottoman economy ’ in : Studies in the economic history of the Middle East from the vise of Islam to the present time, ed. by M.A cook (London, 1970), P. 212.

(٥) الصيرفى . المصدر السابق . ص ص ١٦٨ ـ ٩ .

Andrew C. Hess, ’ The evolution of the Ottoman Seaborne Empire in the Age of Oceanic discoveries, 1453 - 1525 ‘, American Historical Review, Vol. Lxxv (Dec. 1970) PP. 1915 - 16.

(٧) عباس العزاوى . تاريخ الضرائب العراقية (بغداد . ١٩٥٨م) ص ٦٠ ؛ انظر ايضا مظفر حسين جميل . سياسة العراق التجارية (القاهرة . ١٩٤٩م) ص ١٣ .

(٨) رسالة من دوم مانوئيل دى ليما . حاكم هرمز الى جواد دى كاسترو حاكم الهند . هرمز فى ٢٣ حزيران ١٥٤٧م . نقلها صالح اوزبران . الاتراك العثمانيون والبرتغاليون فى الخليج العربى ١٥٣٤ ـ ١٥٨١م . ترجمة الدكتور عبد الجبار ناجى (بغداد . ١٩٧٩) ملحق رقم (١) . ص ٦٣ .

(٩) انظر عن ذلك : M. de Fariay Sousa, the Portuguse Asia ,: (trans.) into English by capt. T. stevens (London, 1695), Vol. 11, P. 49.

(١٠) Robert Mantran, ‘ Reglements Fiscaux Ottomans : La province de Bussora ’, ournal of the Economic and social History of the Orient, x (1967) P. 249.

(١١) ستيفن هيمسلى لونكريك . أربعة قرون فى تاريخ العراق الحديث . ترجمة جعفر خياط (بيروت . ١٩٤٩) ص ٣١ .

(١٢) dde cavve, The travels of Adde cavve in Endia and the New East 1672 to 1664, ed) by sir chareles Fowectt (London, 1948) Vol. 111, P. 847.

الذى يقول بأن « هؤلاء العرب لم يظهروا رحمة أو هوادة تجاه السفن التركية المارة . اذا ما فسح لهم المجال بذلك »

(١٣) انظر جون باتيست تافرنيه . العراق فى القرن السابع عشر . ترجمة بشير فرنسيس وكوركيس عواد (بغداد . ١٩٤٤ ص ص ٩٥ ـ ٦ ؛ .J. Parry, A history of; the Ottoman Empire to 1630 (Cambridge, 1976), P. 143.

(١٤) لمزيد من التفاصيل يراجع : P. Teixera (1604), Travels of Pedro Teixeiva (travs), B. w. F. Sincliar and (ed) by D. Ferguson, streensgaard, Cawacics, caravans and couparies (Denemavix, 1973), P. 62, H. Inalicilc, The Ottoman leyday and decline of the Ottoman Empire in : The Cambridge History of Islam (Cambridge, 1970), Vol. 1, P. 33.

(١٥) Robert Mantran, L'Emvire Ottman Et le commerce A siatique aux 160 Et 17e siecles in : Islam and the trade of Asia (ed), by D.s. Richards (Oxford, 1970), PP. 163 - 4.

انظر ايضا الصيرفي ، المصدر السابق ، ص ١٦٩

(١٦) انظر ذلك في : C. R. Beazley (ed) 1, Voyages and travels mainly during the 16th 17th centtuvies (west minister, 1903), Vol. 1, P. 311.

(١٧) Mantran, Reglement Fiscaux Ottomans de Bussora, PP. 224 - 77.

وهذه المقالة تتناول النظم المالية العثمانية في ولاية البصرة في النصف الثاني من القرن السادس عشر.

(١٨) Mantran, op. cit, P. 226.

(١٩) هاملتون جب وهارولد بوون ، المجتمع الاسلامي وكلفرب ، ترجمة الدكتور احمد عبد الرحيم مصطفى (القاهرة ، ١٩٧١) ص ١٤٧ .

(٢٠) اجمال ولاية البصرة دفتر رقم ٥٣٤ (١٥٧٤/٩٨٢) ، مكتبة الدراسات العليا ، كلية الآداب ، جامعة بغداد ، برقم ١٢٥٤ ، العلاقات ٨٥ ـ ٦ : انظر ايضا Mantran, op. cit, PP. 243 - 4.

(٢١) اجمال ولاية البصرة دفتر رقم ٥٣٤ ورقة ٨٣ : مفصل ولاية البصرة دفتر رقم ٢٨٢ (١٥٥١/٩٥٩) ، مكتبة الدراسات العليا ، كلية الآداب ، جامعةبغداد ، برقم ١٢٥٦ ، ورقة ٥٢٩ : انظر ايضا Matran, op. cit, P. 233, 237, 246.

(٢٢) اجمال ولاية البصرة دفتر رقم ٥٣٤ ، ورقة ٨٣ : Mantran, op. cct,; P. 237.

(٢٣) اجمال ولاية البصرة دفتر رقم ٥٣٤ ، ورقة ٨٣ ، ٨٥ : انظر ايضا : Mantran op. cit, PP. 231 - 2, 238.

(٢٤) للتفاصيل انظر خليل علي مراد ، تاريخ العراق الاداري والاقتصادي ١٦٣٨ ـ ١٧٥٠ ، اطروحة ماجستير غير منشورة (بغداد ، ١٩٧٥) ص ٣٧٠ .

(٢٥) هناك وصف لاحد الاسواق الموسمية في مدينة البصرة ، أورده لنا تكسيرا الذي زار المدينة عام ١٦٠٤ ، واشار فيه الى المنتجات المختلفة التي كانت تعرض في ذلك السوق وعملية بيعها وشرائها .

Telxeira, op. cit, P. 34

(٢٦) جب وبدون ، المصدر السابق ، ص ١٤٧ : انظر ايضا مير بصري ، مباحث في الاقتصاد العراقي (بغداد ، ١٩٤٨) ص ٩٤ .

(٢٧) Mantran, L'Empire Ottoman Et le commerce Asiatique, PP. 173 - 4.

(٢٨) سعاد هادية العمري ، بغداد كما وصفها السواح الاجانب في القرون الخمسة الاخيرة (بغداد ، ١٩٥٤) ص ١٨ .

(٢٩) ليونهارت راوولف ، رحلة الشرق الى العراق وسوريا ولبنكن وفلسطين ١٥٧٣ ـ ١٥٧٤ ، ترجمة سليم طه التكريتي (بغداد ، ١٩٧٨) ص ١٧٦ .

(٣٠) اجمال ولاية البصرة دفتر رقم ٥٣٤ ، الورقات ٨٢ ـ ٣ : انظر ايضا Mantran, Reglements Fiscaux Ottoman : La Province de Bussora, P. 229, 246.

(٣١) G. W. F. Stripling, the Ottoman Turks and the Arabs 1511 - 1574 (Illinois, urbara, 1942), P. 15.

(٣٢) F. Braudel, during the Age of Phillip 11 (trans.) by Sain Reynolds (London, 1972) Vol. t, p. 184. ومما تجدر ملاحظته فى هذا المجال فانه لم تكن هناكةطرق تستحق الذكر فى العراق . كما لم تستخدم عربات النقل فيه آنئذ لافتقاره الى الطرق البرية الصالحة لسيرها انظر : جب وبوون . المصدر السابق : ج ٢ ص ١٤٧ (حاشية ٤) .

(٣٣) للتفاصيل عنةمتاعبةكلسفرةفى النقل النهرى انظر حسين محمد القهوانى . تاريخ العراق بين الاحتلالين العثمانيينة١٥٣٤ ـ ١٦٣٨ . رسالة ماجستير غير منشورة (بغداد ، ١٩٧٥) ص ٣٧٨ : جب وبدون . المصدر السابق . ج ٢ ص ١٤٨ : The voyages; of John Eldred (1583) in : Richard Halciuyx, volume three (london, 1962), P. 326, الذى ذكر انضمامه الى قافلة مؤلفة . من سبعين سفينة ضمانا لبضائعه . وذلك فى طريق عودته من البصرة الى بغداد .

(٣٤) انظر Mantran, op. cit, PP. 228 - 33

(٣٥) Ibid, P. 247.

(٣٦) Ibid, P. 240.

(٣٧) Ibid, P. 227.

(٣٨) لقد سلك هذا الطريق الشاه اسماعيل الصفوى وقواته عام ١٥٠٨/٩١٤ وهو فى طريقه الى البصرة لمحاربة المشقين فى الاحواز . كما طرقه محمد خان ، حاكم بغداد ، الذيةترك المدينة عند وصول السلطان سليمان القانونى اليها عام ١٥٣٤/١٩٤١ . واتخذته القوات العثمانية طريقا للوصول الى لال عليان فى منطقة الجزائر .

(٣٩) لقد استخدم هذا الطريق لاغراض عسكرية ايضا . فقد سلكته حملة اياس باشا عام ١٥٤٦ فى طريقها من بغداد الى البصرة . وتلك التى قادها اسكندر باشا عام ١٥٦٦ ـ ١٥٦٧ .

(٤٠) مراد ، المصدر السابق ، ص ٣٧٦ .

(٤١) للكاتب بحث مفصل عن انواع السفن التجارية المستخدمة فى انهار العراق بعنوان « النقل النهرى ووسائله فى العراق ابان القرنينةالسادس عشر والسابع عشر : دراسة تاريخية » . مجلة المجمع العلمى العراقى (تحت الطبع) : انظر ايضا كاظم الدجيلى . « السفن فى انهار العراق » . مجلة لغةالعرب . السنة الثانية . ج ٣ة(ايلول . ١٩١٢) ص ص ٩٧ ـ ١٠٢ .

(٤٢) Cesar Frederick, the voyages of... into East india 1563 in : Richard Halcluyt, voyages, Vol. 111 (London, 1963),nHakl. voyages, vol. 111, P. 283.

(٤٣)ة John Eldred, op. cit, vol. 111, p. 327, Braudel, op. cit, vol i, p. 184, n. 53.

* * *